

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type MD 520N,  
am 01.06.2002, um ca. 08:10 Uhr UTC am Betriebsgelände eines  
Privatunternehmens, Gemeinde Ferlach, A-9170, Kärnten  
GZ.: 2023-0.247.849

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 05. April 2023

## **Vereinfachter Untersuchungsbericht**

Dieser vereinfachte Untersuchungsbericht wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

## **Copyright und Haftung:**

Das Urheberrecht und die Nutzungsrechte liegen beim Medieninhaber. Die Erstellung, die Verwendung und die nicht kommerzielle Wiedergabe von Kopien sowie der auszugsweise Abdruck sind nur mit Quellenangabe gestattet. Jede andere Verwendung, insbesondere die kommerzielle Verwendung oder Weitergabe sowie die Erstellung und Verbreitung von veränderten, gekürzten oder in Fremdsprachen übersetzten Versionen dieses Berichts, ist nur nach schriftlicher Genehmigung des Medieninhabers zulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

[bmk.gv.at/impresum/daten.html](https://bmk.gv.at/impresum/daten.html)

## **Vorwort**

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Da sich der gegenständliche Vorfall vor Inkrafttreten des UUG 2005 ereignet hat, ist die Untersuchung gemäß der Übergangsbestimmung des § 28 Abs. 1 UUG 2005 nach den Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG, BGBl. I Nr. 105/1999, aufgehoben durch BGBl. I Nr. 123/2005, mit einem Bericht abzuschließen.

Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Unfalles oder der Störung zu richten. Die gegenständliche Untersuchung wird mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht gemäß § 11 Abs. 4 FIUG abgeschlossen. Der vereinfachte Untersuchungsbericht hat lediglich Angaben über die an dem Vorfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Hergang des Vorfalles zu enthalten.

Zweck der Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Unfalles oder der schweren Störung zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Der Bericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten natürlichen oder juristischen Personen gewahrt wird.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 2 Stunden).

## Hinweis

Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Unfalles oder der Störung sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen.

Die Untersuchung ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst. Die Ermittlung der Ursachen dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

### Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf Darstellungen von Gegenständen und Örtlichkeiten (Fotos) in diesem Bericht sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen, die gegebenenfalls anonymisiert sind. Da die Farben der Kleidung dieser Personen (z.B. Leuchtfarben von Warnwesten) möglicherweise von der Aussage der Darstellungen ablenken können, wurden diese bei Bedarf digital retuschiert (z.B. ausgegraut).

**Inhalt**

**Vorwort .....3**

**Einleitung .....6**

**Sachverhalt .....7**

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge..... 7

1.2 Hergang..... 7

1.3 Personenschäden..... 8

1.4 Schäden am Luftfahrzeug ..... 9

1.5 Andere Schäden..... 9

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde erst am 03.Juni 2002 um ca. 07:30 Uhr UTC direkt vom Halter des Luftfahrzeuges über den Unfall informiert, da zuvor durch den Piloten, der zugleich der Halter des gegenständlichen Luftfahrzeuges war, keine Meldung an die Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall gelegt worden war. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Einleitung der Untersuchung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des Unfalluntersuchungsgesetzes UUG 2005 und vor der Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB). Die SUB hat in weiterer Folge die gegenständliche Untersuchung übernommen. Aufgrund der Vielzahl der damals eingeleiteten Untersuchungen sowie wegen zwischenzeitlich fehlender personeller Ressourcen hat sich eine erhebliche Anzahl an nicht abgeschlossenen Untersuchungen von lange zurückliegenden Vorfällen ergeben. Die SUB ist nunmehr bestrebt, diesen Rückstand ehestmöglich abzarbeiten.

Die gegenständliche Untersuchung wird daher mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abgeschlossen, wie dies gemäß § 11 Abs. 4 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG bei Unfällen und Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt sind, vorgesehen ist. Eine Anhörung (Stellungnahmeverfahren) hat in derartigen Fällen gemäß § 10 Abs. 3 FIUG zu unterbleiben. Der vereinfachte Untersuchungsbericht enthält lediglich Angaben über die an dem Unfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang (§ 11 Abs. 5 FIUG).

# Sachverhalt

## 1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

<b>Betreiber:</b>	Privatunternehmen
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	MD Helicopters Inc.
<b>Type/Modell:</b>	MD 520N
<b>Luftfahrzeugkategorie:</b>	Hubschrauber
<b>Antriebsart:</b>	Turbine
<b>Gewichtsklasse:</b>	0 - 2250 kg
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	Betriebsgelände des Unternehmens
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	ca. 467 m
<b>Flugphase:</b>	Start - Schwebeflug
<b>Startflugplatz:</b>	Betriebsgelände des Unternehmens
<b>Zielflugplatz:</b>	Flughafen Portoroz LJPZ

## 1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Beteiligten und Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Am 01. Juni 2002 wollte der Pilot mit zwei Passagieren einen Privatflug nach Sichtflugregeln VFR vom Startplatz in Ferlach zum Flughafen Portoroz LJPZ durchführen. Es herrschte an diesem Tag für diesen Flug günstiges bzw. geeignetes Flugwetter. Der Hubschrauber war für diesen Flug vorbereitet, voll betankt und Masse und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.

Der Start erfolgte jedoch nicht von der auf dem Firmengelände genehmigten Außenlandestelle, da in diesem Bereich zu dieser Zeit Umbauarbeiten erfolgten, sondern an einer anderen Stelle weiter nördlich im Bereich des Betriebsgeländes des Unternehmens.

Es handelte sich bei diesem Bereich um eine rechteckige mit Pflastersteinen ausgelegte Fläche, in welcher mittig eine kleinere Grasfläche vorhanden war und die seitlich von zwei ca. sieben Meter hohen Hallen, zwei Meter hohen Betonwänden und an einer Seite von einem Flugdach umgeben war. Der Start erfolgte dabei von einem beweglichen Transport- bzw. Landegestell, auf welchem der Hubschrauber zuvor abgestellt war.

Gemäß den Angaben des Piloten und der Passagiere hatte der Pilot den Hubschrauber nach dem Anlassen des Triebwerks von dem Landegestell abgehoben. In einer Höhe von ca. 20 cm über dem Landegestell, daher ca. 50 cm über dem Boden, begann sich das Luftfahrzeug unmittelbar nach dem Abheben im Uhrzeigersinn um seine Hochachse zu drehen. Da der Pilot diese Drehung nach ca. zwei bis drei Umdrehungen nicht beenden konnte, versuchte er, den Hubschrauber wieder zu landen.

Der Hubschrauber setzte dabei härter auf als üblich und wurde dadurch erheblich beschädigt. Der Pilot sowie seine beiden Passagiere blieben dabei unverletzt. Der Hubschrauber wurde nach dem Vorfall untersucht, wobei keinerlei vorbestandene technische Mängel festgestellt werden konnten.

Das Wetter hatte keinen Einfluss auf den Unfallverlauf. Es konnte nicht ausgeschlossen werden, dass die Situierung der Hallen, des Flugdaches sowie der Mauern nahe rund um das Luftfahrzeug aerodynamische Einflüsse hatten, welche die Drehung um die Hochachse bzw. den Verlust der Wirksamkeit des Notars (Drehmomentausgleich des Hubschraubers anstatt eines Heckrotors), beeinflussten.

### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte/Keine	1	2	



## 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Der Hubschrauber wurde erheblich beschädigt.

## 1.5 Andere Schäden

Es entstanden geringe Schäden (Pflasterung, Grünfläche) auf dem Betriebsgelände des Unternehmens.

Abbildung 1: Lage des Hubschrauberwracks



Quelle: SUB

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

[fus@bmk.gv.at](mailto:fus@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at/sub](https://bmk.gv.at/sub)